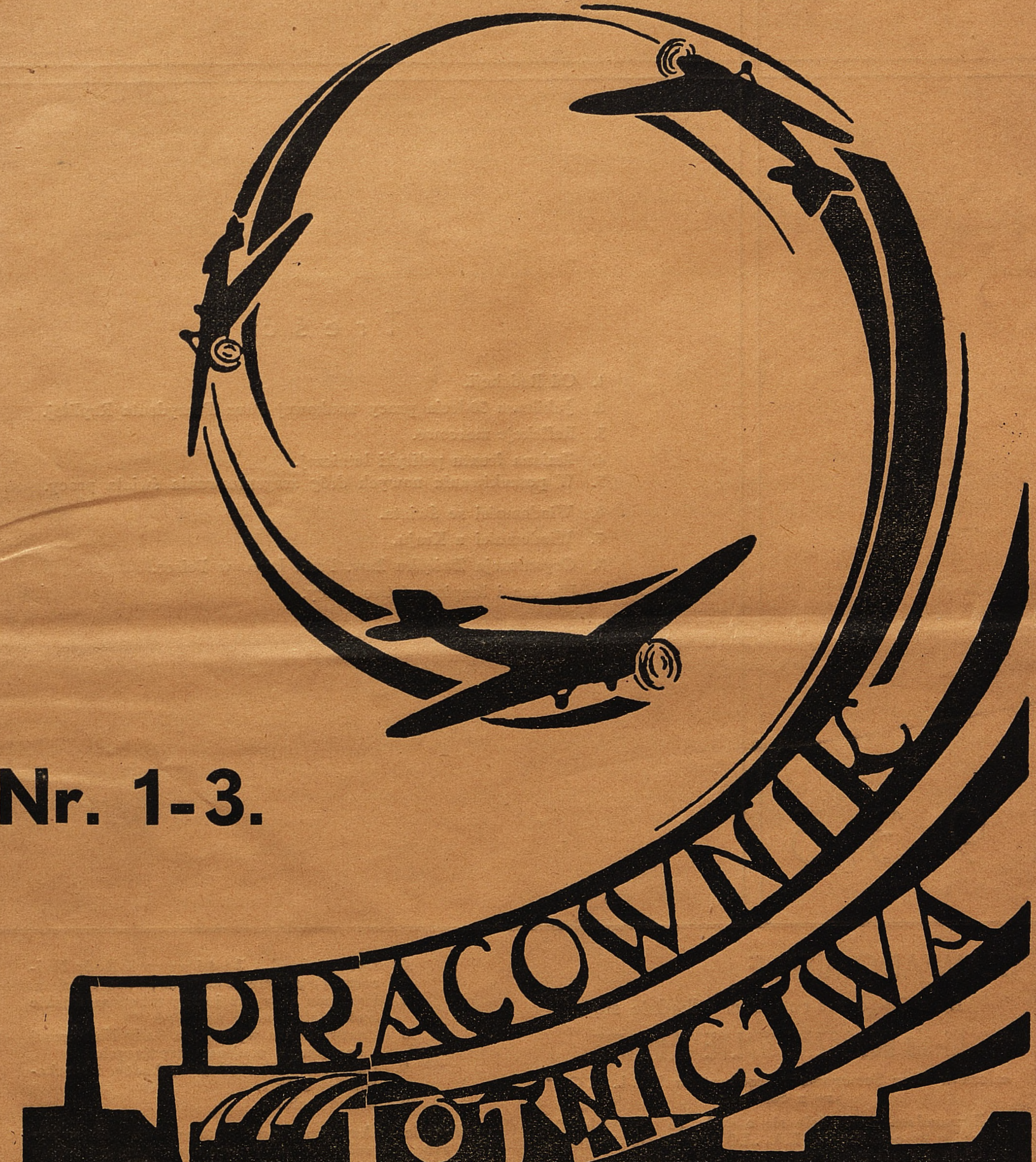
Rok IV. Styczeń — Marzec Nr. 1—3

Nr. 1-3.



ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

Nr. 1—3

Pracownik Lotnictwa

1935

Treść:

ZAWIADOMIENIE

Dnia 30-go marca b. r. odbędzie się

III-cie DOROCZNE WALNE ZEBRANIE

członków Kasy Samopomocy Pracowników P. L. L. „LOT" sp. z odp. udz.

Zgromadzenie odbędzie się o godz. 16 p. p. w lokalu Świetlicy Pracowników P. L. L. „LOT" w Porcie Cywilnym na Okęciu z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie i wybór prezydjum.
2. Odczytanie protokółu z poprzedniego Walnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie Zarządu.
4. Sprawozdanie Rady Nadzorczej.
5. Odczytanie sprawozdania z rewizji dokonanej przez Radę Spółdzielczą w dniu 3-go marca 1934 r.
6. Dyskusja nad p. 3 i 4 i wniosek Rady Nadzorczej o udzielenie Zarządowi absolutorjum.
7. Ustalenie najwyższej sumy zobowiązań jakie Spółdzielnia może zaciągać.
8. Uzupełniające wybory do Rady Nadzorczej i Zarządu na miejsce ustępujących.
9. Ustalenie preliminarza dochodów i rozchodów na 1935 r.
10. Wolne wnioski.

W razie braku wymaganego statutem kompletu członków, zebranie odbędzie się w tym samym dniu i lokalu w drugim terminie, o godzinie 16.30 bez względu na ilość obecnych członków, a uchwały zapadłe będą obowiązujące.

UWAGA: Stosownie do §§ 12 i 15 Statutu Kasy, ustępujący członkowie władz mogą być ponownie wybrani.

KASA SAMOPOMOCY PRACOWNIKÓW P. L. L. „LOT"
SP. Z ODP. UDZ.

PRACOWNIK LOTNICTWA

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

WARSZAWA, FILTROWA 59 m. 11. TEL. 8.42.40.

Redaktor odpowiedz.: IGNACY MORAWSKI — Redaktor naczelny: BOLESŁAW MISZUŁOWICZ.

Wydawca: ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE.

PRENUMERATA: roczna zł. 6.—, półroczna zł. 3.—, kwartalna zł. 1,50, cena 1 zeszytu zł. 0,60. Konto w P. K. O. Nr. 17.606.

CENY OGŁOSZEŃ: Na okładce: 1/1 strona zł. 240.—, 1/2 strony zł. 130.—, 1/4 strony zł. 80.—, 1/8 strony zł. 50.—, 1/10 strony zł. 30.—. Za tekstem: 1/1 strona zł. 180.—, 1/2 strony zł. 100.—, 1/4 strony zł. 60.—, 1/8 strony zł. 40.—, 1/16 strony zł. 25.—.

Adres Redakcji i Administracji: „PRACOWNIK LOTNICTWA", Warszawa, Filtrowa 59 m. 11, tel. 8-42-40.

ROK IV. — STYCZEŃ — MARZEC 1935 R. — Nr. 1—3

Od redakcji

Niektóre względy skłoniły Redakcję do wydania tego numeru za cały kwartał.

Okres ten był bogaty w wydarzenia, które pokrótce omówimy w tym numerze.

Tak więc w lutym celebrowaliśmy 30-tolecie pracy naukowej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. W marcu składaliśmy hołd Wodzowi Narodu Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu. W miesiącu tym zostaliśmy również zaalarmowani wojskowem wystąpieniem Niemiec. Pociągnięcie to odsłoniło częściowo prawdziwe oblicze „pokojowego" świata. Ożywiła się polityka międzynarodowa. Wzmogły się dążności pajednawcze Narodów. Rozwinęły się z niesłychaną szybkością prace pacyfistyczne i... przemysł wojenny. Rozpoczęły się podróże ministrów, konferencje i pakty, dając obfity żer sprawozdawcom prasowym.

W tym czasie dokonał się w Polsce wielki czyn, naprawdę pokojowy: Uchwalona została nowa Konstytucja.

Konstytucja, która na naczelnem miejscu w Państwie stawia Pracę.

Jak widzimy, na szerokim świecie i w całej Polsce okres ten zaznaczył się wielkiem ożywieniem.

A w Związku? W Związku życie płynęło zwykłym trybem. Jedne Oddziały w tym czasie pracowały słabiej, w innych było wielkie ożywienie. Ogólny wynik wskazywał na przyrost członków i usprawnienie organizacyjne.

Wydarzeniem ważnem w życiu Związku było zredukowanie z P.Z.L. ośmiu pracowników umysłowych, wśród nich kilku zasłużonych w Związku członków i działaczy. Niewątpimy jednak, że dzięki energicznej akcji Związku uda się przywrócić ich do pracy.

Również ważnem wydarzeniem było przygotowanie się prywatnych przedsiębiorstw w województwach pomorskiem i poznańskiem do kampanji, zmierzającej do zrównania płac robotniczych z płacami stosowanemi na wschodnich granicach Polski, przyczem wzięte były pod uwagę płace najniższe przemysłu chałupniczego.

Stawianie jednak za wzór tych warunków pracy, do których opieka państwa jeszcze nie dotarła, a które stanowią obraz ucisku i barbarzyństwa nielicznych już dziś małych pijawek kapitalistycznych, napełniających swe kieszenie kosztem nędzy chałupniczej i to dość często nawet wymijając się od świadczeń na rzecz Państwa, wydaje się nam conajwyżej niepoważne, a w każdym bądź razie destrukcyjne.

Zorganizowany Świat Pracy nie dopuści jednak do zaistnienia takich nonsensów ekonomicznych. Wzywamy wszystkie pokrewne organizacje do podjęcia hasła:

PRECZ Z POLITYKĄ PLEES'ÓW I BOUSSAC'ÓW!!!

6480

Jubileusz 30-lecia pracy naukowej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej



Rokrocznie obchodzony jest uroczyście w całej Polsce dzień imienin Pierwszego Obywatela Państwa. Do uroczystości tych specjalną wagę przywiązują pracownicy Przemysłu Wojennego. Pracownicy lotnictwa, wchodzący w skład pracowników przedsiębiorstw wojskowych, biorą czynny udział we wszystkich akademjach, stanowiących przejawy naszego życia państwowego.

W dniu 2-gim lutego b. r. odbyła się w sali Rady Miejskiej Akademja, która pod wysokim protektoratem II-go Wiceministra Spraw Wojskowych generała doktora Felicjana Sławoj-Składkowskiego była obchodzona bardziej uroczyście, gdyż połączona była z jubileuszem 30-lecia pracy naukowej Pana Prezydenta. Na akademji tej, prócz części koncertowej, wykonanej wyłącznie przez pracowników przedsiębiorstw wojskowych, został nadany adres hołdowniczy oraz przemówienie, wygłoszone przez jednego z naszych członków, kol. Miszułowicza Bolesława, o następującej treści: (Dalszy ciąg na str 5-tej).

B. Miszułowicz

Reflekcje marcowe



Na widnokręgu politycznym i gospodarczym w pierwszym kwartale 1935 roku ukazał się szereg zjawisk niecodziennych.

Stosunki polityczne Europy nacechowane były specjalnem napięciem, którego punktem szczytowym było posunięcie militarne kanclerza Hitlera w dniu 16 marca.

W dniu tym, w tydzień po ujawnieniu niemieckiego lotnictwa wojskowego, świat został zaalarmowany powołaniem pod broń półmiljonowej armji niemieckiej.

Był to ostateczny akt pogwałcenia traktatu wersalskiego, a raczej było to usankcjonowanie przez ujawnienie z iście niemiecką bezczelnością, systematycznie łamanych przez Niemcy traktatów.

Rzecz charakterystyczna, że w całym tym chaosie politycznym, jedynie Polska zachowała największy spokój.

Gdy potężne mocarstwa europejskie, ba, nawet potentaci polityczni — Londyn i po drugiej stronie oceanu Waszyngton, okazują silne zdenerwowanie, jedynie Warszawa jest spokojna.

W dniu, gdy stolice świata oceniają sytuację jako bardziej groźną, aniżeli w roku 1914, cała Polska z pogodnym nastrojem i ufnością rozpoczyna wielkie uroczystości na cześć Wodza Narodu, i Twórcy armji polskiej, która jest najlepszym strażnikiem zawieranych traktatów.

Jakgdyby przeczuwając powagę sytuacji całe społeczeństwo polskie, zupełnie samorzutnie w roku tym przygotowuje się do uczczenia święta Wodza z większym jeszcze zapałem, aniżeli w latach ubiegłych, manifestując tem wielką siłę moralną Narodu. Tę siłę ducha, która towarzyszyła wszystkim polskim zwycięstwom. Przeglądając bowiem historję Polski widzimy, że wszystkie niemal zwycięstwa odnoszone były przy liczebnej i technicznej mniejszości naszych sił.

Wygrywał duch polski, siła, której nie można przeciwstawić żadnej broni technicznej. Siła, którą dziś posiadamy. Naród bowiem, mający wielkiego Wodza, w którego wierzy i którego kocha — jest silnym narodem.

Ta właśnie wiara i umiłowanie przez wszystkich Polaków swego Komendanta Józefa Piłsudskiego sprawiła, że Berlin w dniu 17 marca chcociaż zmartwił i przeraził wszystkie stolice, nie potrafił zepsuć nastroju Warszawie.

Belweder tego dnia był jakgdyby bardziej jeszcze pogodny — pewny swej siły.

Rzecz znamienna, że gdy innych dyktatorów czczą z obawy, strachu, podziwu, to cześć dla Marszałka Józefa Piłsudskiego płynie z miłości. To jest ta wspaniała dyktatura moralna. Ta postać poważna, lecz pogodna w skromnym, jak Jego żywot, szarym mundurze, opanowała serca i umysły polskie i tą miłością zespoliła Naród w jedno ognisko.

Dla tego też dzień 19-ty marca, dzień święta Wodza, jest świętem całej Polski.

Nie będę w tem miejscu opisywał wszystkich uroczystości, ani składał hołdów, których niepodobna wyrazić słowami, ale chciałbym raczej abyśmy w myśl nauki Wychowawcy Narodu wyznawali nasze idee czynem .

„Zwyciężyć i spocząć na laurach to nie zwycięstwo" powiedział Ten, który zwyciężył niewolę i po „wyścigu krwi i żelaza rozpoczął wyścig pracy".

„Wyścig Pracy", oto idea, którą musimy wyznawać czynem.

Ażeby brać udział w tym wyścigu, nie wystarczy jednak sam zapał. Nie chodzi bowiem tylko o to, ażeby nieliczne jednostki pierwsze dobiegły do mety, chodzi o to, ażeby cały naród polski w wyścigu szedł w dobrej formie zbiorowo i przodował.

Ażeby to osiągnąć praca musi być rozumna— zorganizowana.

Podstawową organizacją jest Państwo, które wyścig ten prowadzi. Państwo, które obejmuje wszystkie dziedziny życia. Dla tego celu w państwie demokratycznem służą dwa aparaty: administracyjny i społeczny.

Państwo nasze jest młode i dla tego aparat administracyjny nie może już stać na doskonałym poziomie, ale okres organizacyjny ma się już ku końcowi i rozpoczyna się doskonalenie wprowadzonych systemów.

Stworzyć od nowa cały aparat administracyjny nie jest rzeczą łatwą, zwłaszcza w okresie stałych wynalazków i ulepszeń, gdy wymagania wzrastają z dnia na dzień, a zakres działania tego aparatu powiększa się ciągle.

Dość wspomnieć chociażby w jakim stanie zastalimśy naszą Polskę, gdy ją Wódz wywalczył. Po trzech zaborach, trzy różne administracje, trzy różne prawodawstwa, upodlone niewolą warcholstwo, partyjnictwo, prywata, analfabetyzm. Stan gospodarczy fatalny, brak dróg komunikacyjnych, szosy były rzadkością, a autostrady nieznanem dziwactwem. I tak nieliczne, fabryki i zakłady przemysłowe zrujnowane i spalone. Nawet kościoły obdarte przez Niemców z bronzu i miedzi, w domach prywatnych zrabowane klamki, lichtarze, nawet sprzęt kuchenny, który przetapiali Niemcy na pociski. Ludność wymęczona wojną i zatruta niemieckim chlebem kartkowym i całą tą padliną, która się już na użytek armji niemieckieje nie nadawała — stąd epidemje — tyfus — cholera — i inne choróbska dziesiątkujące zgłodniałą i wychudzoną ludność cywilną.

W tych oto warunkach Komendant Piłsudski poprawadził młodocianą armję ochotniczą do zwycięstwa. Jego wiara i miłość stworzyły psychozę zwycięstwa nazwaną przez historyków „Cudem nad Wisłą".

Dwa lata prowadzenia wojny w tych warunkach bardziej jeszcze zrujnowały resztki dobytku polskiego, pozostawionego po rabunkowej gospodarce zaborców.

W tym stanie podjęte gospodarstwo polskie przeszło jeszcze przez pięcioletni okres eksperymentatorstwa i prywaty, zanim weszło na tory pracy zorganizowanej.

Jeśli porównamy z tem stan obecny, to musimy przyznać, że w ciągu tych niespełna 10-ciu lat wiele się zmieniło na lepsze, zarówno w gospodarce ogólnej, jak i w adminstracji państwowej.

Ale nie mniej ważnym od aparatu administracyjnego przy obecnym ustroju jest aparat społeczny.

Ażeby aparat społeczny działał dobrze niezbędne są dwa zasadnicze warunki:

1. Ustrój państwa dostosowany do Polskiego Narodu i do polskich warunków ekonomiczno-socjalnych i

2. Przysposobienie społeczeństwa do życia państwowego w ramach tego ustroju.

Pierwszy warunek został już spełniony. Nowa konstytucja wypełnia olbrzymią lukę, jaka dotychczas istniała w ustawodawstwie ustrojowem Państwa i uwieńczyła dzieło pierwszego okresu pracy państwowo-twórczej od czasu wywalczenia niepodległości.

Drugi okres — wychowania obywatelskiego jest dopiero rozpoczęty i osiągnąć może dobre wyniki jedynie wtedy, gdy całe społeczeństwo w zrozumieniu własnego interesu i w imię wzniosłej pracy dla przyszłych pokoleń będzie współdziałać z czynnikami kierowniczemi.

Wódz i Wychowawca Narodu Marszałek Józef Piłsudski dał przykład jak należy pracować dla przyszłych pokoleń. Pracownicy Lotnictwa, obok reszty Narodu zawsze będą wiernie służyć Rzeczypospolitej i będą współdziałać z Wodzem w tworzeniu Historji.

Jubileusz 30-lecia pracy naukowej Pana Prezydenta Rzplitej

(dokończenie ze str. 2-giej)

Dzisiejsza Akademja zorganizowana przez pracowników Przemysłu Wojennego w dniu Święta Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, łączy w sobie dwa uroczyste momenty.

Jest wyrazem hołdu i umiłowania obywateli dla Głowy Państwa i jednocześnie jubileuszem 30-lecia pracy państwowotwórczej naukowej i społecznej Pana Prezydenta, profesora doktora Ignacego Mościckiego.

Tych 30-ci lat żmudnej, wytrwałej i owocnej pracy naukowej wzbogaciły wiedzę i technikę w dziedzinie oddającej nieocenione usługi całej ludzkości, a zwłaszcza krajom rolniczym.

Profesor Mościcki zapisał się złotemi zgłoskumi wśród najwybitniejszych uczonych teoretyków wiedzy chemicznej i elektrotechnicznej całego świata, a jednocześnie był realizatorem własnych teoryj i wynalazków.

Łącząc w jednej osobie genjusz badacza-wynalazcy i technika-wykonawcy profesor Mościcki w krótkim stosunkowo czasie stworzył naukowe i techniczne podstawy do rozwoju światowej produkcji związków azotowych i stworzył przemysł azotowy w Polsce.

Szwajcarja, która gościła ongiś wybitnego uczonego polskiego, dziś jeszcze żywi olbrzymią wdzięczność dla fryburskiego asystenta, który przysporzył temu krajowi olbrzymie bogactwa.

Gdy Polska jeszcze była pod zaborem trzech mocarstw, profesor Mościcki znalazł teren dla swej działalności naukowej w Szwajcarji, lecz w pracy tej zawsze przyświecała Mu myśl o Polsce.

On był nie tylko wybitnym uczonym, ale i wybitnym patrjotą polskim, który z wieszczem przeczuciem jeszcze 30 lat temu, dając do eksploatacji szwajcarskim przemysłowcom swoje patenty, wyłączył z nich prawa dla Polski, by dziś, jako pierwszy obywatel i włodarz polskiej ziemi, mógł ją dowoli użyźniać związkami azotowemi polskiej wytwórczości, pochodzącemi z Chorzowa i Mościc wzniesionych własnemi rękami i własną myślą Pana Prezydenta.

Profesor Mościcki zarówno na Uniwersytecie w Fryburgu, jak i na Politechnice Lwowskiej i w stworzonym przez siebie Chemicznym Instytucie Badawczym, wnosił wraz ze swą wiedzą optymizm i pogodę ducha, porywając umysłem i sercem swych uczniów i współpracowników.

To też, gdy w roku 1926 w ciężkich dla Polski chwilach został powołany profesor Mościcki na najwyższe stanowisko w Państwie, świat naukowy ubolewał, że traci dla nauki najlepszego jej pioniera.

Prezydent Mościcki. jednak piastując tę najwyższą godność w państwie, z wysokości Zamku nie zapomina o nauce, nadal jej wiernie służy, tworząc coraz to nowe wynalazki. I jeśli został On od nauki oderwany do kierowania nawą państwa, to nie jest to stratą, ale przeciwnie jest to wielką korzyścią dla Narodu, bo w okresie, gdy cały świat przeżywa kryzys gospodarczy i przeobrażenia strukturalne urządzeń społecznych, któż lepiej może sprawować rządy nad polskim Narodem, aniżeli ten mąż uczony i wielki przyrodnik, który z natury już ma umysł rzutki, krytyczny, sprawiedliwy i zdolny

do odkrywania prawdy tak w przyrodzie, jak i społeczeństwie.

Któż lepiej od Ciebie, Panie Prezydencie, mógł reprezentować Naród Polski, któż lepiej mógł połączyć w jednej osobie najwyższy autorytet państwowy z tak wielkim autorytetem osobistym, — naukowym i społecznym. Któż dostojniej i rozumniej od Ciebie mógł sprawować najwyższy urząd w Państwie.

Hołd, jaki Ci dziś, Panie Prezydencie, składamy, jest nie tylko naszą powinnością w stosunku do głowy państwa, ale płynie on z serc naszych za Twe osobiste zasługi, za które racz przyjąć, Panie Prezydencie, najserdeczniejsze podziękowanie od nas, pracowników Przemysłu Wojennego, którzy Ci go składamy i przysięgamy wierność i posłuszeństwo w codziennej naszej pracy nad wzmocnieniem potęgi Państwa, do której to pracy, za Twoim przykładem wkładać będziemy nietylko wszystkie siły nasze, ale i całą duszę naszą i z tą myślą wznosimy okrzyk:

PAN PREZYDENT NAJJAŚNIEJSZEJ RZPLITEJ POLSKIEJ, WIELKI UCZONY, OPIEKUN PRZEMYSŁU POLSKIEGO, PROFESOR DOKTÓR IGNACY MOŚCICKI NIECH ŻYJE!

ZMIANA FRONTU POLITYKI LOTNICZEJ

„Lotnictwo wszerz i wgłąb społeczeństwa" — oto dzisiejsze hasło w polskiej polityce lotniczej. Hasło to było niejednokrotnie podnoszone przez Z.Z.P.L. na łamach „Pracownika Lotnictwa" jeszcze w 1933 r.

Związek dopominał się o ten kierunek z dwóch względów:

1) Jest to jedyna słuszna droga dla rozwoju polskiego lotnictwa z punktu widzenia dobra Państwowego i siły obronnej kraju.

2) Jest to również jedyna droga do racjonalnej rozbudowy przemysłu lotniczego i powiększenia rynku pracy w naszym zawodzie.

Przeto szczerze się cieszymy, że władze centralne lotnictwa polskiego zdobyły się na męską decyzję odwołania Challenge'u 1936 r., dając tem materjalny wyraz zmiany polityki lotniczej, która uprzednio nastawiona była na efekty zewnętrzne i rekordomanję, a dziś przybiera całkiem realny kierunek wzmożenia produkcji sprzętu lotniczbego i pomnożenia rezerw lotniczych.

Trzeba przyznać, że nasze władze lotnicze wybrały najodpowiedniejszy moment do zaakcentowania nowego kierunku. Uprzednie bowiem dwa loty okrężne (Challenge 1932 i 1934) przyniosły Polsce nieocenione korzyści. Spełniły one bardzo doniosłe cele propagandy i to nie tylko propagandy lotnictwa, ale propagandy Państwa Polskiego na terenie międzynarodowym.

Wewnątrz zaś kraju rozbudziły u wszystkich obywateli zamiłowanie do lotnctwa, zbliżyły naród do tej gałęzi sportu, przemysłu i broni, stworzyły pozytywną atmosferę dla dalszego rozwoju.

Nagłe odwrócenie polityki lotniczej i odwołanie Challenge'u w momencie największego splendoru polskich skrzydeł, było niewątpliwie pociągnięciem śmiałem, ale o tyle rozumnem, że całe społeczeństwo przyjęło je z ufnością i poczuciem słuszności, mimo, iż nie potrafiłoby może dojść samo do tego wniosku na podstawie ekonomicznych i politycznych przesłanek.

Społeczeństwo polskie posiada tyle zaufania do swego lotnictwa, że te nieoczekiwane zarządzenia władz lotniczych przyjmuje dziś z takim samym niemal entuzjazmem, jak nowe zwycięstwa i czyni to słusznie w swej podświadomości, bo te zarządzenia są zwycięstwem taktyki rozwoju lotnictwa, zwycięstwem o jeszcze większej może wadze, aniżeli nowy rekord światowy.

O ile całe społeczeństwo przyjęło życzliwie zmianę frontu polityki lotniczej, kierując się intuicją społeczną, o tyle Związek Zaw. Prac. Lotn. w pełnej świadomości wszystkich czynników składających się na nasze lotnictwo uważa obecny kierunek za zbawienny dla dalszego rozwoju i za spełnienie haseł, które „Pracownik Lotnictwa" propagował od pierwszej chwili swego istnienia.

Dziś więc naczelnym zadaniem jest usprawnienie i powiększenie produkcji seryjnej sprzętu lotniczego i powiększenie rezerw lotniczych.

O lotnictwie wojskowem i komunikacyjnem pisać nie będziemy, bo leży to w kompetencjach odnośnych ministerstw. Nas przedewszystkiem interesuje społeczna strona lotnictwa, bo na tym odcinku czujemy się powołani do wywierania swego wpływu.

Uważamy za celowe i konieczne, ażeby lotnictwo społeczne rozwijało się w kierunku stworzenia odpowiednich rezerw.

Dlatego też w pierwszym rzędzie należy popierać sport lotniczy we wszystkich jego przejawach, począwszy od modelarstwa, poprzez szybownictwo i lotnictwo słabosilnikowe, aż do turystyki pawietrznej. Tą bowiem drogą stworzymy rezerwę ludzi obznajmionych z powietrzem i aparatem, oraz stworzymy kadry prywatnych posiadaczy samolotów. Samoloty te wraz z ich właścicielami w razie potrzeby oddawać mogą olbrzymie usługi wojskowości, jako lotnictwo posiłkowe w służbie łączności, zwłaszcza na tyłach, odciążając w ten sposób poważnie zasadniczą armję powietrzną.

Rozbudowa lotnictwa prywatnego przyczyni się również do pogłębienia rynku pracy i rozszerzy przemysł lotniczy, którego jak wiemy zdolność wytwórcza stanowi o sile armji.

Ażeby zadanie to spełnić, niezbędne jest:

I. Ułatwienie i uproszczenie formalności, związanych z uzyskaniem prawa pilotowania (złagodzenie badań lekarsko-lotniczych i t. p.).

II. Rozbudowa ośrodków szkolnych szybownictwa, zwłaszcza na terenach zorganizowanej już młodzieży „Strzelec", „Harcerstwo".

III. Powiększenie kontyngentu P. W. lotniczego.

IV. Stworzenie taniego typu seryjnego szybowca i płatowca słabosilnikowego.

V. Pomoc materjalna dla prywatnych posiadaczy szybowców i płatowców.

VI. Zorganizowanie centralnej obsługi startowej i warsztatowej dla prywatnych posiadaczy płatowców bezpłatnie, względnie za niewielką opłatą.

VII. Ogólne pobudzenie inicjatywy prywatnej, zarówno w kierunku stworzenia przemysłu lotniczego, jak i w kierunku stworzenia rynku zbytu.

Wydaje się nam, że wszystko to jest do osiągnięcia, o ile zainteresuje się czynnie szersze masy społeczeństwa i stworzy się pozytywne nastawienie do lotnictwa sportowego, polegające przedewszystkiem na zdecydowanem przejściu z okresu pionierstwa do okresu użyteczności. Lotnictwo należy propagować tak, jak propagowało się kajakarstwo, strzelanie na OS. i zdobywanie POS.

Mamy dowody tego, że dziś cała młodzież polska strzela i strzela z zamiłowaniem, bo odpowiednia propaganda strzelectwa była przeprowadzona i co najważniejsze, że do wystrzelania 10-ciu naboi trzeba mieć tylko chęć i 50 do 75 groszy.

Gdyby do tego potrzeba było przedstawiać cały szereg papierków, przechodzić uciążliwe badania lekarskie i t. p. zapewne 90% dzisiejszych strzelców zrezygnowałoby ze strzelania.

Jeżeli więc w lotnictwie pójdziemy na wszelkie możliwe i dopuszczalne ułatwienia, stworzymy potężną flotę powietrzną, powiększymy przemysł. Słowem spełnimy obowiązek względem dwóch decydujących dziś o sile Państwa czynnikach — t. j. względem życia gospodarczego i obronności kraju.

Dziś akcja społeczna rozbudowy polskiego lotnictwa prowadzona jest pod kierunkiem prezesa Zarządu Głównego L.O.P.P. gen. inż. Leona Berbeckiego, który jest jednocześnie inspektorem armji i rozumie prawdziwe potrzeby i możliwości polskiego lotnictwa.

To daje nam gwarancję, że wysiłki nasze będą jaknajlepiej wykorzystane dla dobra Państwa.

Apelujemy więc raz jeszcze do wszystkich kolegów o czynne popieranie akcji prowadzonej pod tak dobrze nam znanem i oddawna propagowanem przez „PRACOWNIKA LOTNICTWA" umiłowanem hasłem „UCZMY SIĘ LATAĆ". *B. M.*

W POSZUKIWANIU NOWYCH DRÓG ZORGANIZOWANIA ŚWIATA PRACY

T. S. J.

Praca dyrygowana — wolność kontrolowana, dwie skrajności

Włochy i Francja, które po 15 latach oziębłości obecnie zawierają układ porozumienia politycznego, stoją pod względem gospodarczym na dwu skrajnych, odrębnych stanowiskach. Odpowiada to zresztą ustrojowi obu krajów. Włochy pod rządami dyktatorskiemi są zmechanizowane politycznie, ekonomicznie i społeczne. Francja pomimo wstrząsów, olbrzymich nadużyć i kryzysu pozostała nadal krajem wolności osobistej, liberalizmu w handlu, przemyśle i pracy. Za przykładem Włoch pod wielu względami idzie m. in. Portugalja, gdzie stosunek pomiędzy kapitałem i pracą, pracodawcą i pracobiorcą ma być również regulowany interesem ogółu tj. państwa. Zaprowadza się ustrój korporacyjny, opierający się na przymusowem zrzeszeniu pracowników z jednej i przemysłowców z drugiej strony przy zastosowaniu rozejmu państwowego wrazie zatargu z wykluczeniem strajku. Z tą mechanizacją pracy i produkcji chce zerwać podobno Rosja sowiecka. Nie do tego stopnia, żeby miała znieść niewolę socjalną i skreślić z swego programu przymus pracy, ale w każdym razie pragnie w obrębie komuny dać większe prerogatywy robotnikowi wykwalifikowanemu. Mówi się o uszanowaniu indywidualności i zdolności pracownika, o systemie premij, o przyznaniu prawa wyboru zajęcia itp. Zmechanizowanie myśli, uczuć i działalności jednostki pracującej dało rzekomo w ustroju sowieckim smutne tylko wyniki.

W każdym razie wobec dwu systemów ekonomicznych dwa na skrajach Europy położone państwa, dwie odrębne wybierają drogi.

Korporacjonizm

Obecnie działają na terenie Włoch 22 korporacje zrzeszonych pod hasłem interesu ogółu pracowników i pracodawców. Ustawa z r. 1926 o karcie pracy zniosła przedewszystkiem wyraz polityczny w zawodowych organizacjach robotniczych. Wprowadzono przytem przymusowe rozjemstwo w zatargach pomiędzy pracą a kapitałem. Wykluczono możność zastosowania strajku. Instancjom rozjemczym o głosie decydującym wykreślono ściśle terminy, w jakich dany zatarg musi być zlikwidowany. Obie strony natomiast, pracodawca i robotnicy, uzyskały możliwość i równość co do obrony swych interesów w obrębie instancyj rozjemczych.

Dalszą reformą była zasada zawierania przez organizacje pracy i płacy długoterminowych umów zbiorowych. Powstały więc oddzielne syndykaty robotnicze i oddzielne konfederacje pracodawców.

Według nowej organizacji, wprowadzonej niedawno w życie, te odrębne zrzeszenia pracy i płacy mają być formalnie zachowane, ale znaczenie ich ulegnie znacznemu zmniejszeniu na rzecz powstałych obecnie wspólnych korporacyj pracodawców i pracowników. Za pośrednictwem tego nowego organu państwo uzyskuje przemożny wpływ na cały rozwój życia gospodarczego we Włoszech. Dowodzi tego skład tych zrzeszeń. Prezesa mianuje rząd, zastępcę — partja faszystowska, część członków — administracja państwowa. Delegaci pracowników i przedsiębiorców mają należeć do nowych korporacyj po równej liczbie.

Gospodarstwo kontrolowane

Cel przewagi wpływów rządu na kierunek przyszłej pracy tłumaczy się zasadą gospodarki kontrolowanej. Mussolini jest zdania, że państwo nie powinno występować w roli przedsiębiorcy. Godząc się na istniejące już monopole, nie chce więcej obciążać administracji państwowej. Jest za gospodarką, która będąc wspólnem dobrem całego narodu, musi być poddana zasadzie dyscypliny, a więc czynnej i wszechstronnej kontroli. Interes ogółu znajduje się na pierwszym planie. Wyrażają o nim opinje korporacje

pracowników i przedsiębiorców, decyduje rząd przez korporację wspólną. Tem samem regulowana jest wszelka wytwórczość, zależnie od potrzeb rynku wewnętrznego i handlu zagranicznego. Osobna komisja, istniejąca przy ministerjum korporacyj, tj. przemysłu, handlu i pracy, bada z punktu interesu ogólnego celowość zakładania nowych placówek gospodarczych i rozszerzania już istniejących. W praktyce chodzi o to, aby w jakiejś dziedzinie przemysłowej nie mnożono bez końca warsztatów pracy i nie podrywano bytu przedsiębiorstw ustalonych.

Pozatem ma korporacja wspólna, podległa rządowi, poważnie obniżyć koszty produkcji celem powiększenia za wszelką cenę wywozu zagranicznego i usunąć raz na zawsze z życia gospodarczego Włoch zatargi pomiędzy pracą a kapitałem. Walka klas straciła tem samem we Włoszech swe znaczenie i z chwilą gdy podporządkowana jest przymusowemu rozjemstwu i kontroli rządu przestała istnieć dla dyktatora. Państwo w osobie Mussoliniego przez objęcie całkowitego kierownictwa spraw gospodarczych skasowało wolność nietylko przedsiębiorcy, ale również i pracownika.

Nowy ustrój

Idea tak pojętego stosunku państwa do pracy i płacy jest rzeczą dotychczas w Polsce nieznaną i duchowi naszemu obcą. Zobaczmy, jak wygląda ten nowy system w oczach dyktatora włoskiego. Powiada on: „Gospodarstwo faszystowskie jest regulowane, wzmacniane i uzgadniane przez samych wytwórców, przedsiębiorców, techników i robotników z punktu widzenia ogólnego pożytku. Państwo zaś, które tej gospodarce dało początek, przedstawia świat spożywców, wspólnotę całego narodu. System korporacyjny ma stopniowo wyrównać różnicę pomiędzy najwyższemi i najniższemi możliwościami istnienia i tworzyć sprawiedliwość społeczną".

„Ubiegłe stulecie proklamowało równość obywateli wobec prawa, stulecie faszyzmu nie zaprzecza temu, ale uzupełnia ją zasadą nową: równości ludzi wobec pracy jako ich obowiązku i prawa".

„Nie należy jednak — powiada dalej Mussolini — oczekiwać natychmiast cudów, zwłaszcza że nadal trwa polityczny, gospodarczy i moralny nieporządek".

Obecnie w ramach korporacyj mają być rozwiązane wszelkie zagadnienia pracy i jej podziału, wytwórczęści jej kosztów. Wyznaczanie i określanie sposobu wynagrodzeń i pracy może być dokonane tylko wspólnie przez pracodawców i robotników. Jeżeli wybuchnie zatarg np. o wynagrodzenie za pracę, rozstrzyga rozjemca rządowy, jednakże nie w interesie pracobiorcy lecz w interesie dobra ogólnego.

Różnice i przeciwieństwa

Społeczna sprawiedliwość, w której interes grupy, klasy i jednostki ustępuje przed interesem ogółu, przypomina pod pewnym względem hasło amerykańskiego prezydenta Roosevelta o „nowym podziale". Szukając wyjścia z kryzysu gospodarczego i bezrobocia postanowił Roosevelt czasowo użyć wpływu państwa celem skrócenia czasu pracy i ustalenia norm płac. Jednakże pozostawił i pod tym względem główną rolę inicjatywie prywatnej i nie zburzył ram ustroju liberalnego, wolności osobistej i współzawodnictwa. Podczas gdy Mussolini każe iść obywatelom do równości wobec pracy drogą dyrygowania, Roosevelt pozostawia im wybór drogi własnemu uznaniu.

Zgoła inaczej rzecz przedstawia się we Francji. Nowy premjer Flandin (Flandę) stanął odrazu w obronie wolności organizowanej i kontrolowanej.

„Wojna — oświadczył — przyzwyczaiła społeczeństwa do mieszania się władz państwowych w sprawy gospodarcze i społeczne. Tymczasem system ekonomiczny, oparty na przymusie, wszędzie zbankrutował. Kto szuka skutecznych środków na bezrobocie, złe ceny i zmniejszenie obrotów, ten dojść musi zawsze do organizowanej, kontrolowanej i bronionej wolności".

Jak niema czarodziejskiego kamienia na kryzys, tak nie można odrazu wrócić z systemu przymusu do systemu wolności. Pewne ograniczenia są konieczne, ale będą one tylko przejściowe. Wolność pracy, wolność zrzeszenia się w obronie swych praw, wolność handlu i przemysłu, uszanowanie jednostki i pozostawienie jej możliwości zarobkowania uważa Flandin za oddawna wypróbowany sposób przywrócenia zaufania i dobrobytu w stosunkach wewnętrznych państwa. W ślad zatem musi pójść porozumienie międzynarodowe, jako dalszy krok do przełamania kryzysu.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

MIĘDZYNARODOWE BIURO PRACY, A ZAGADNIENIE ROBÓT PUBLICZNYCH

Zawsze palącemu zagadnieniu robót publicznych Międzynarodowe Biuro Pracy poświęca dużo uwagi. Ostatnio wydało pracę, która nietylko informuje o robotach przedsięwziętych przez różne kraje, ale próbuje ustalić ogólne zasady, leżące u podłoża organizacji robót podjętych dla walki z bezrobociem. Zajrzyjmy do niektórych danych. Cyfry, które Międzynarodowe Biuro Pracy podaje, wydają się zawrotnie wielkie i świaczą o olbrzymim wysiłku, jaki państwa poczyniły w celu zatrudnienia bezrobotnych. A więc Stany Zjednoczone naprzykład uchwaliły w roku 1933/34 kredyt 3700 miljonów dolarów na roboty publiczne, mające być wykonane w ciągu trzech lat najbliższych. Zważmy, że cały budżet Stanów Zjednoczonych wynosi 4 miljardy.

W Niemczech łączny program robót publicznych opracowany na lata 1932-1934 wymagał dla zrealizowania 5,4 miljardów marek , podczas kiedy roczny budżet Rzeszy wynosi około 8 miljardów marek.

We Włoszech całość robót wykonanych przez państwo, samorządy i instytucje prawą publicznego subwencjonowane przez rządy, kosztowała w r. 1932 5,8 miljardów lirów, podczas gdy roczny budżet sięga 21 miljardów lirów. Międzynarodowe Biuro Pracy wy-

mienia dalej, jakie wysiłki podjęte zostały w innych krajach, między innemi i w Polsce.

W wyniku swoich rozważań i obserwacyj Biuro dochodzi do wniosku, że olbrzymie te przedsięwzięcia nia dały rezultatów dostatecznie zadawalniających i przypisuje to faktowi, że polityka robót publicznych nie dość była skoordynowana, i niedostatecznie przewidująca.

Wskaźniki na przyszłość ująć się dadzą w kilka postulatów, które nawiasem mówiąc, już w programie swoim nasz Fundusz Pracy zamieścił. W każdym kraju roboty publiczne powinny być przedsiębrane przez jedną instytucję, która oceniałaby użyteczność tych robót, ich wartość finansową, społeczną itp.

Nie należy obarczać systematycznie funduszów publicznych wykonywaniem robót wyraźnie deficytowych, które nie nęcą kapitału prywatnego. Państwo powinno przystępować do robót w okresach zastoju, gdy przedsiębiorstwa prywatne się kurczą z braku zamówień i kredytów. Instytucja centralna, zarządzająca robotami powinna mieć szeroką autonomję finansową i koordynować prace przedsiębrane przez samorządy. Międzynarodowe Biuro Pracy dodaje, że wszystkie te instytucje nadzorcze krajowe powinny się porozumiewać i wymieniać swoje doświadczenia zapomocą jakiegoś organu centralnego, międzynarodowego. Ten organ mógłby również badać i oceniać projekty robót, mających charakter międzynarodowy i wymagających dla swego sfinansowania kapitałów obcych.

Tak prowadzona polityka narodowa i międzynarodowa robót publicznych mogłaby doprowadzić nie tylko do zmniejszania bezrobocia, ale w pewnym sensie nawet uchylałaby jego powstawanie.

WIADOMOŚCI Z ZACHODU

Stephen J. Mattock, Londyn

Kłopoty Wielkiej Brytanji. — Niema chyba drugiego państwa na świecie, na którego losy nie byłoby tak silnie danem zaważyć lotnictwu, jak na Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanji. Są ludzie, którzy wprost twierdzą, że Anglja jest teraz bezbronna, zdana na łup zaborczych państw, że Londyn może być przez najazd samolotów zburzony i wytruty w ciągu niemal paru minut. Na to mówią inni, że angielska obrona przeciwoltnicza jest tak potężna i tak dobrze zorganizowana, że ludność Albionu może spać spokojnie.

Ci ostatni mają najprawdopodobniej rację, tem niemniej należy przyznać, że od czasu narodzin lotnictwa skończyły się szczęśliwe i „beztroskie" czasy, gdy Anglja królowała niepodzielnie na morzu (dzięki swej potężnej flocie), a wyspy angielskie były tak bezpieczne, jakby znajdowały się za siedmiu morzami.

Dziś już nie ten panuje nad światem, kto ma najlepszą marynarkę, lecz ten, czyje lotnictwo jest na najwyższym poziomie. Co do marynarki sława angielska była rzeczywiście ustalona od wielu lat, możliwości zaś lotnictwa nie da się jeszcze ocenić: zbyt jeszcze jest ono świeże.

Można jednak już dzisiaj powiedzieć, że przemysł lotniczy pracuje całą parą na wyspach angielskich, że lotnicze instytuty badawcze są świetnie wyposażone i robią wszystko, aby postawić lotnictwo rodzime na najwyższym poziomie, że pod względem organizacyjnym robi się też bardzo wiele, że szczytem marzeń inżynierów jest dostanie się do jednego z angielskich instytutów naukowo-badawczych w lotnictwie (niedawno na jedną wakującą posadę złożono 400 ofert).

Wracając do głosów pesymistów, należy zauważyć, że krytyka jest potrzebna i pożyteczna. Anglja jest zbyt liberalna, aby myślała o czynieniu zbytnich przeszkód krytykom. Niedawno naprzykład jeden z poczytnych literatów angielskich wypowiadał pogląd, że położenie Imperjum Brytyjskiego jest obecnie analogiczne do ostatnich lat istnienia Cesarstwa Rzymskiego. Wtedy mianowicie zachwiał się rzymski system komunikacyjny, łączący olbrzymie przestrzenie cesarstwa w jedno państwo. W wyniku tego prowincje usamodzielniły się i Cesarstwo Rzymskie się rozpadło. Obecnie — mówią pesymiści — lotnictwo angielskie nie jest w stanie zapewnić łączności między poszczególnemi częściami Wielkiej Brytanji, czeka więc ją ten sam los. I w tym wypadku krytyk nie ma racji. Dość zastanowić się nad wynikami gigantycznego wyścigu Londyn — Melbourn. Jest to wyczyn, który zaćmił nawet genjalnego przepowiadacza przyszłości, Juljusza Verne'a. A nie ulega wątpliwości, że tak jak samoloty zdobyły ten wyścig, tak samo dobrze będą one latać na linjach komunikacyjnych, łączących kolonje i dominja angielskie. Wyścig Londyn — Melbourn jest wielkim sukcesem, z którego Anglja może być dumna. Jest on znacznie trudniejszym i donioślejszym dla lotnictwa, pojętego szerzej, niż Challenge.

„I kłopoty Stanów Zjednoczonych A. P. — Amerykanie są ludźmi czynu, inicjatywy. Nic więc dziwnego, że są nieco obrażeni na Europę. Bo posłuchajcie: Europa ma Chellenge, zorganizowała wyścig Londyn — Australja, ma zawody o puhar Deutsch de la Meurth, nawet zawody o puhar Gordon-Bennet'a przenoszą się po raz drugi do Starego Kraju. A co ma Ameryka, Raptem tylko przestrzałe i niepoważne Narodowe Wyścigi Lotnicze. Mówi się więc o zorgazniwaniu jakichś nowych zawodów, „panamerykańskich", których trasa przechodziłaby przez Stany Zjednoczone A. P., Kanadę i Meksyk. Amerykanie, to businessmani, chcą więc do tych zawodów wprzągnąć amerykańskie samoloty komunikacyjne. Przypuszczają, że będzie to dla nich doskonała reklama. Już teraz ich samoloty komunikacyjne importuje się w coraz większej ilości do Europy (w Europie trąbi się już na alarm!). Strzeż się więc Europo!

Wykłady o lotnictwie w amerykańskich szkołach wyższych. — W 89-ciu amerykańskich uniwersytetach i politechnikach lotnictwo jest wykładane jako przedmiot. Ogólna ilość studentów w powyższych uczelniach wynosiła w 1933 roku 7 tysięcy osób. O ile chodzi o wykładowców, to ich liczba wyniosła 150 osób. W 17-tu z powyższej liczby szkół absolwenci otrzymują taki lub inny tytuł naukowy,

stwierdzający nabyte przez nich kwalifikacje w dziedzinie lotnictwa. Powyższe liczby nie obejmują uczelni, w których chociaż lotnictwo nie stanowi oddzielnego przedmiotu, jest ono jednak uwzględniane w programie innych przedmiotów, przypuśćmy w prawie, ekonomji, gieografji i t. p. Jako curiosum można podać, że jedna uczelnia wprowadziła dla studentów nawet naukę pilotażu. Nawiasem mówiąc jest to najstarsza uczelnia akademicka w U.S.A., t. zw. College of Willima and Mary w stanie Virginia. Rocznie mniej więcej 25 studentów otrzymuje tam licencję pilota. Uczelnia ta posiada własne lotnisko, warsztaty. Dziesięć godzin pilotażu z instruktorem i 10 po wylaszowaniu kosztuje 125 dolarów. Jest to opłata niższa niż w innych szkołach pilotażu, gdyż College of William nad Mary nie traktuje oczywiście tej nauki jako przedsiębiorstwa dochodowego.

Ameryka, a ubezpieczenia w lotnictwie. — Przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe są bardzo ruchliwe w Stanach Zjednoczonych A. P. i wcześnie zaczęły się interesować lotnictwem, pomimo, że specyficzne warunki ryzyka w lotnictwie dotychczas w niektórych krajach działają na dyrektorów towarzystw ubezpieczeń jak zimny prysznic.

W U. S. A. można więc dziś ubezpieczyć samolot od ognia, burzy i tornada, kraksy lub wogóle upadku (t. zw. aerocasco), uszkodzenia na ziemi, uszkodzenia wskutek znajdowania się na kotwicy, względnie na cumie (odnosi się do wodnosamolotów), wreszcie od kradzieży. Pozatem są ubezpieczenia pasażerów, korzystających z samolotów, ubezpieczenia osób trzecich i ich majątku w związku z przymusowem lądowaniem poza lotniskiem, wreszcie specjalne ubezpieczenia od wypadków na lotnisku. Pozatem ubezpieczają się naturalnie pracownicy lotnictwa wogóle, ubezpiecza się hangary i t. d.

Stanowisko zainteresowanych względem zagadnienia ubezpieczeń jest różne. Właściwie dopiero się krystalizuje. Naturalnie nikt nie wykorzystuje możliwości ubezpieczeniowych w całej pełni. Za drogoby to kosztowało. Często ubezpieczający łączą się razem, ubezpieczają się wspólnie, otrzymując w ten spoób znizone stawki. Naogół interesy towarzystw ubezpieczeniowych idą dobrze.

Co to jest „Robot", skąd powstało to słowo? — Oto pytanie, często słyszane w Anglji. Czytelnicy polscy zapewne łatwiej znajdą na to odpowiedź, gdyż — jak się dowiaduję — „robot" jest słowem polskiem, a przynajmniej pochodzenia polskiego, które poprzez Niemcy (ciekawe, że na wschodzie Niemiec słowo to wyszło z użycia, pozostało zaś w gwarze zachodnioniemieckiej) dostało się do Anglji, gdzie zostało adoptowane na oznaczenie automatu, w szczególności na oznaczenie pilota automatycznego. Słowo to jest zresztą już prawie międzynarodowe.

„Robot" używano pierwotnie na Śląsku niemieckim na oznaczenie podrzędniejszego robotnika.

Echa polskie. — Moi polscy czytelnicy chcieliby oczywiście dowiedzieć się coś o tem, jak odbiły się w Anglji lub Ameryce ostatnie powodzenia ich ziomków na arenie lotnictwa międzynarodowego: Challenge, Gordon-Bonnet, udział w Międzyanrodowej wystawie lotniczej w Paryżu. Co do U.S.A., to prócz prasy polskiej zainteresowanie jest więcej niż słabe. Amerykanie mają dość własnych kłopotów i sensacyj! W Anglji — owszem, interesowano się, chociaż oczywiście na zimno, bez cienia entuzjazmu, objektywnie. Mimo to niektórzy wyciągali ciekawe wnioski. Redaktor pewnego czasopisma lotniczego wskazywał wcale niedwuznacznie na Polaków jako wzór do naśladowania, o ile chodzi o osiągnięcie skromnemi środkami świetnych wyników. Zainteresowanie Polską niewątpliwie wzrosło. Ktoś inny przypomniał, że inżynier Lesseps, który wybudował kanał Sueski, wyraził się swego czasu, iż Polska, leżąc na skrzyżowaniu magistralnych szlaków komunikacyjnych, i w dodatku w środku kontynentu, ma dane na to, aby stać się kiedyś największem miastem Europy.

A propos, słyszałem oburzenie Polaków: Dlaczego Anglicy używają w języku angielskim niemieckiego słowa „Rundflug", zamiast „Challenge"?

Przepraszam. Widziałem na własne oczy w jakiemś piśmie angielskiem, wydrukowane, zdaje się nawet bez błędu: Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych. Jak wiadomo, jest to polska o f i c j a l n a nazwa Challenge'u. Polacy! Nie wymagajcie od nas, abyśmy przyjęli tę przydługą nazwę do naszego słownika, skoro zresztą zdaje się sami jej nie używacie. A słowo „Challenge" ma już u nas inne znaczenie. Możebyście więc na rok 1936 wymyślili jakieś krótsze słowo, a wtedy kto wie... Przecież polski „robot" (patrz wyżej) już zyskał u nas prawo obywatelstwa.

Samokształcenie w lotnictwie

Pilotowanie jest rzeczą przyjemną, pociągającą. Nic więc dziwnego, że we wszelkich instytucjach, zakładach, firmach (w U. S. A. również w wielu wyższych uczelniach), tam, gdzie pracownicy (wzgl. studenci) mają dostęp do samolotów i gdzie możliwem jest nauczenie się pilotażu, szefowie mają z tego powodu nie mało kłopotów.

W analogicznym wypadku np. w fabryce czekolady stosuje się nieraz oryginalny środek zapobiegawczy: daje się pracownikowi sposobność... objedzenia się do przesytu. W lotnictwie oczywiście byłoby to zbyt kosztowne. Jednakże opór szefów przedsiębiorstw przeciwko powyższym „zachciankom" pracowników, parę lat temu bardzo ostry, zelżał obecnie znacznie, gdyż — warunki się zmieniły.

Dawniej każdy prawie mógł zacząć uczyć się pilotażu. Dopiero podczas nauki wychodziły na jaw te i owe braki i szkolenia trzeba było zaprzestać. Dzisiaj, kto chce zostać pilotem, musi wpierw nabyć pewne wiadomości fachowe, musi poddać się badaniom, egzaminom. W związku z tem nie tak łatwo już teraz niepowołanemu „dorwać się do knypla". Wobec tego oczywiście cała sprawa straciła znacznie na ostrości. W Stanach Zjednoczonych A. P. już tylko 2 uczelnie wyższe (na 89, które w taki czy inny sposób włączyły lotnictwo do programu nauk) zabraniają kategorycznie swym studentom nauki pilotażu podczas studjów.

Nowe warunki pobudzają do działalności w nowych kierunkach. Powstaje więc szkolenie przygotowawcze w różnych zakresach lotnictwa — przez korespondencję. Nauka taka przeznaczona jest specjalnie dla tych, którym zajęcie główne nie pozwala lub czyniłoby zbyt uciążliwem uczęszczanie jeszcze na jakieś wykłady dodatkowe, zwykle wieczorne. Naturalnie, że nauczanie zaoczne, drogą przez pocztę, mo-

że być traktowane tylko jako środek przygotowawczy, temniemniej jest on bardzo skuteczny, skracając i ułatwiając poważnie następujące potem szkolenie praktyczne i egzaminy.

Wykłady korespondencyjne podnoszą jednocześnie kwalifikacje fachowe pracowników, co z punktu widzenia szefów nie jest bynajmniej do pogardzenia, eliminując przytem następnie przy egzaminach jednostki nie odpowiednie.

Oto poniżej w skróceniu podany program International Correspondence Schools, uważanej za największą uczelnię korespondencyjną tego rodzaju na świecie. Posiada ona oddziały nietylko w miastach Imperjum Brytyjskiego, lecz i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

1. *Ogólny kurs techniczno - lotniczy I. K. C.* (skrót powyższej uczelni) przeznaczony jest dla kierowników ruchu na lotniskach, zawiadowców portów lotniczych i dla tym podobnych osób, la których głębsza specjalizacja nie jest potrzebna.

2. *Kurs na konstruktorów lotniczych.* Kurs ten jest namiastką Politechniki, oczywiście zakrojoną na małą skalę, być może jednak w swym ścisłym zakresie bardziej wyspecjalizowanym.

3. *Pilocki kurs przygotowawczy.* W myśl obowiązujących w Anglji przepisów kandydat na pilota musi poddać się, prócz egzaminowi w powietrzu, jeszcze egzaminowi ustnemu lub piśmiennemu z teorji i praktyki. Kurs ten ma na celu przygotowanie go do ostatecznego egzaminu.

4. *Kurs na mechanika płatowcowego* kształci adeptów tego fachu teoretycznie, umożliwiając przez to odbycie następnej praktyki warsztatowej z dużo większem zrozumieniem rzeczy i korzyścią.

5. i 6. Analogiczny jest *Kurs na lotniczego mechanika silnikowego* oraz *na mechanika lotniczego* (t. j. na mechanika lotniczego w ogólności; są to połączone dwa poprzednie kursy).

7. *Kurs na techników lotniczych* obejmuje wszystkie przedmioty, zawarte w kursie dla mechaników płatowcowych i silnikowych. Uzupełniają je pozatem dodatkowe przedmioty inżynierskie. Technik lotniczy musi na zakończenie poddać się egzaminowi przed specjalną komisją, wyznaczoną przez Ministerstwo Lotnictwa.

Należy zaznaczyć, że w wypracowaniu i ustaleniu powyższego programu korzystano z pomocy i współpracy wytwórni lotniczych i Ministerstwa Lotnictwa. Dzięki temu uczący się zdobywają nietylko wiadomości fachowe bezpośrednio życiowe, lecz przy sposobności wtajemniczają się w arkana formalistyki urzędowej.

WIADOMOŚCI Z KRAJU

Przejście fabryki „Skoda" na własność państwa

Polskie zakłady „Skoda", sp. akc. na Okęciu, przeszły na własność skarbu państwa. Państwo przejęło tylko fabrykę silników lotniczych „Skoda" na Okęciu z wyjątkiem elektrowni i kablowni. Suma kupna tych zakładów wyniosła kilkanaście miljonów złotych. Fabryka „Skoda" wyspecjalizowała się w produkcji silników lotniczych o różnej mocy. Między in. z fabryki tej wyszły pierwsze silniki lotnicze polskiej konstrukcji, które zdały egzamin podczas zeszłorocznych zawodów.

Przejęte przez państwo zakłady lotnicze „Skoda" wspólnie z Państwowemi Zakładami Lotniczemi w Warszawie oraz z fabryką samolotów w Białej Podlaskiej — utworzą koncern przemysłu lotniczego.

Nowa organizacja Z. U. S.

Minister Opieki Społecznej nadał statut Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych, któremu podlegają ubezpieczenia społeczne. Organami Zakładu Ubezpieczeń Społecznych są: rada, naczelny dyrektor, komisja rewizyjna i komisje rozjemcze.

W skład rady prócz prezesa wchodzi 32 członków, w tem 16 przedstawicieli pracowników (12 przedstawicieli robotników i 4 przedstawicieli pracowników umysłowych), 8 przedstawicieli pracodawców i 8-miu członków, mianowanych przez ministra opieki społecznej. Okres urzędowania rady określono na 5 lat. Członkowie rady pełnią swe funkcje bezpłatnie, otrzymują jednakże za każdy udział w posiedzeniu marki obecności, zamiejscowi zaś otrzymują djety, oraz zwrot kosztów podróży.

Opłacanie składek na Ubezpieczalnię Społeczną w czasie strajku

Ministerstwo Opieki Społecznej interpretując pierwsze przepisy o ubezpieczeniu społecznem rozstrzygnęło m. in. sprawę obowiązku opłacania składek za czas strajku.

Strajk należy odtąd uważać za zerwanie stosunku najmu, jeżeli pracodawca nie płaci robitnikom ich wynagrodzenia.

Jeżeli jednak po zakończeniu strajku, pracodawca zapłaci pracownikom za okres strajku, to wtedy należy uznać, że stosunek najmu został tylko zawieszony i za okres strajku składki do Ubezpieczalni Społecznej muszą być zapłacone.

Strajk rozwiązuje umowę

Sąd Najwyższy wydał orzeczenie, ustalające, czem z punktu widzenia obowiązujących ustaw jest strajk i jakie skutki dla pracowników powoduje.

Wziąwszy za podstawę rozporządzenie p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 roku w sprawie umów o pracę robotników, Sąd Najwyższy orzekł, że strajk, jako samowolne złamanie umowy o pracę, polegające na zaprzestaniu pracy normalnej, — stanowi zasadę do niezwłocznego rozwiązania stosunku pracy z robotnikiem.

Doniosłe to orzeczenie kładzie kres wszelkim wątpliwościom w zakresie zagadnienia, czem wobec obowiązujących ustaw jest strajk i jakie konsekwencje pociągać może.

Umowa z uczniami w przedsiębiorstwach musi być zarejestrowana.

Warunki, dotyczące nauki w przedsiębiorstwach przemysłowo-handlowych, które zatrudniają uczniów przemysłowych, winny być w ciągu 4 tygodni od dnia rozpoczęcia nauki ustalone umową pisemną, podpisaną przez przemysłowca (dyrektora) — albo jego zastępcę oraz przez ucznia — i, jeżeli uczeń ma mniej niż 21 lat, także przez jego ojca lub opiekuna .

W umowie należy określić przemysł, w którym uczeń ma być kształcony, podać czas trwania nauki oraz wzajemne świadczenia i przytoczyć warunki rozwiązania umowy.

Umowę trzeba sporządzić w 2-ch egzemplarzach, podpisanych przez strony; po zarejestrowaniu jeden z nich otrzymuje przedsiębiorstwo, — drugi zaś uczeń, względnie jego ojciec lub opiekun.

Najdalej w ciągu 14 dni od dnia zawarcia umowy przemysłowiec winien obydwa jej egzemplarze wraz z jednym odpisem przedstawić Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie w celu zarejestrowania. Równocześnie należy wnieść do kasy Izby albo wpłacić na konto czekowe PKO Nr. 18750 — opłatę za rejestrację w wysokości zł. 10.

Jeżeli przemysłowiec jest członkiem organizacji społeczno - zawodowej — koniecznem jest przesłanie odpisu umowy zrzeszeniu w ciągu 14 dni od dnia zawarcia umowy.

W tych wpadkach, gdy zrzeszenie przemysłowe, do którego należy przemysłowiec, nałoży na swych przed zrzeszeniem, umowę sporządza i rejestrację przeprowadza sama organizacja na podstawie zgłoszenia przemysłowca.

Dla ułatwienia zainteersowanym spełnienia obowiązku zawarcia umowy o naukę zgodnie z prawem i zarejestrowania jej, Izba wydała drukiem schemat wzorowej umowy o naukę, który biuro jej wydaje do użytku przemysłowców.

Obowiązek zawierania umów o naukę i rejestrowania ich w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie obejmuje tylko uczniów przemysłowych, natomiast nie obejmuje on uzupełniających przez praktykę teoretyczne wiadomości fachowe, uzyskane w szkole zawodowej, niezależnie od jej stopnia.

Kalendarz bezpieczeństwa pracy

Nakładem Instytutu Spraw Społecznych został wydany Kalendarz Bezpieczeństwa Pracy na 1935 rok.

Kalendarz zawiera szereg ilustracyj, wykazów i opisów, dotyczących organizacji bezpieczeństwa pracy.

Zarząd Główny Związku zakupił dla swych Oddziałów i zainteresowanych placówek pewną ilość egzemplarzy, uznając tę pracę za bardzo pożyteczną i zaleca wszystkim swym członkom zapoznać się z treścią Kalendarza Bezpieczeństwa Pracy.

Polska komunikacja lotnicza w roku 1934

W roku ubiegłym, który był 14-tym rokiem istnienia w Polsce komunikacji lotniczej ,a 6-ym działalności państwowo - samorządowej instytucji Polskie Linje Lotnicze „LOT" polskie samoloty komunikacyjne przewiozły:

pasażerów	18.1989			kg.
bagażu	183.765 kg.	poczty	29.040	„
towaru	179.080 „	gazet	18.676	„

przy przeciętnej regularności przelotów 95% i pełnem, 100% bezpieczeństwie.

W porównaniu z latami ubiegłemi, a w szczególności z rokiem 1933 cyfry przewozów, dokonanych polskiemi samolotami w r. 1934 wzrosły znacznie i to zarówno w dziedzinie przewozu pasażerów ,jak i poczty oraz gazet.

Przytoczone powyżej cyfry statystyczne dokonanych przez naszą komunikację lotniczą przewozów lotniczych w r. 1934 nabierają wyrazu dopiero wówczas gdy porównamy je z pierwszemi latami istnienia w Polsce komunikacji powietrznej. Porównanie to przedstawia się następująco:

przewieziono	w r. 1921	w r. 1922	w r. 1934
pasażerów	195	527	18.193
bagażu i towarów	7.600 kg.	9.410 kg.	362.845 kg.
poczty i gazet		295 „	47.716 „

Nowe samoloty polskiej komunikacji lotniczej

P. L. L. „LOT" doskonaląc swoją organizację zakupiły w Stanach Zjednoczonych A. P. dwa samoloty komunikacyjne typu Douglas D. C. 2, stanowiące ostatni wyraz światowej techniki lotniczej.

Wprowadzenie na polskie linje lotnicze tych nowych samolotów (co nastąpi zapewnie nie wcześniej, jak w końcu letniego sezonu) poza oczywistemi korzyściami dla podróżnych, ma niezmiernie poważne znaczenie dla naszego przemysłu lotniczego. Podobny system zakupywania wyjątkowo wartościowych fabrykatów zagranicznych w celu doskonalenia odnośnej gałęzi własnego przemysłu jest stosowany przez wszystkie kraje i np. samoloty i silniki lotnicze zagranicą zakupują zarówno Wielka Brytanja, jak Francja, Italja, Niemcy itp., pomimo bardzo silnie rozwiniętego rodzimego przemysłu lotniczego, a licencję na budowę samolotów Douglas nabyła na Europę znana u nas fabryka holenderska Fokkera.

Nowe samoloty typu Douglas nabyte przez Polskę będą wyposażone każdy w dwa silniki typu Pegasus III po ca 750 K. M., rozwijające szybkość przelotową około 300 km. na godzinę; dzięki temu skróci się naturalnie bardzo znacznie dzisiejszy czas podróży powietrznych na tych linjach, które będą obsługiwane nowemi samolotami (np. przestrzeń dzielącą Warszawę od Krakowa Duglasy będą mogły przelatywać w ciągu godziny).

Samoloty typu Douglas wykonane są z duraluminium i są jednopłatowcami (dolnopłatowcami). Posiadają one kajutę pasażerską urządzoną z najwyższym komfortem (długość 8,03 m. szerokość 1,68 m. wysokość 1,91 m.) i mieszczą 14-cie wygodnych foteli. Za kajutą znajduje się bufet, umywalnia, oraz przedziały na bagaż i towary. Nowe te samoloty posiadają naturalnie radjo, centralne ogrzewanie i ponadto specjalną wentylację, dzięki której kajuta ma zawsze idealnie czyste powietrze. Na podkreślenie zasługuje wreszcie i ta okoliczność, że dzięki specjalnej izolacji i umieszczeniu silników na skrzydłach tylko po obu stronach kajuty, warkot ich jedynie w nieznacznym stopniu dochodzi do kajuty, skutkiem czego zbyteczne staje się chronienie uszu watą i można zupełnie swobodnie rozmawiać normalnym głosem.

Organizacja Związku Zawod. Pracowników Lotnictwa w Polsce

ODDZIAŁY STOŁECZNE:

I. Państwowe Zakłady Lotnicze, Puławska 2-a.
II. Polskie Linje Lotnicze „Lot", Port Lotniczy — Okęcie.
III. Park 1 pułku lotniczego, Okęcie.
IV. Fabryka pomoc. dla przem. lotniczego i samoch. Steinhagen i H. Stransky, Kazimierzowska 61.
V. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze — Okęcie.

ODDZIAŁY PROWINCJONALNE:

Poznań, Mylna 6 m. 5.
Toruń, Szeroka 10 m. 14.
Bydgoszcz, Grunwaldzka 93.
Lwów, Związek Zaw. Pracowników Lotn. w Polsce, Poczta Nr. 22.
Lida, Park 5 Pułku Lotn.
Kraków, Park 2 Pułku lotniczego.
Katowice, Port lotniczy.
Grudziądz, Droga Łąkowa 55.
Jabłonna Legjonowa, Wojsk. Wytwórnia Balonowa.
Lublin, ul. Zamojska 27.
Biała Podlska, Podlaska Wytwórnia Samolotów.
Dęblin — Irena, Warszawska 55.

Z ODDZIAŁU I-go — PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE.

W marcu b. r. Państwowe Zakłady Lotnicze zwolniły 8-miu pracowników umysłowych bez podania powodów zwolnienia. W związku z tem niektórzy członkowie Zarządu złożyli swe mandaty. Sprawą tą zajął się Zarząd Główny. W następnym numerze „Pracownika Lotnictwa" poświęcimy tej sprawie więcej miejsca.

Z ODDZIAŁU II-go — P.L.L. „LOT".

Pierwszy polski mechanik lotniczy— półmiljoner

Dotychczas w naszej komunikacji powietrznej jedynie piloci przekraczali astronomiczne cyfry dokonywanych przez siebie przelotów, a wynoszących po 1/2 miljona kilometrów. W roku bieżącym pierwszy raz grono tych polskich „miljonerów" powietrznych, których obecnie mamy 14-tu, powiększył mechanik pokładowy P.L.L. „Lot", p. Józef Eljaszow.

P. Eljaszow pracuje w polskiej komunikacji lotniczej od 1925 r. i swą miljonową drogę podobłoczną



Jubileusz mechanika P.L.L. LOT kol. Eljaszowa.

przebył w codziennych lotach, towarzysząc pilotom, prowadzącym samoloty. P. Eljaszow obchodził swój jubileusz (pierwszy jubileusz tego rodzaju w Polsce!) 10.I b. r. we Lwowie, dokąd przybył samolotem z jednego z licznych, codziennych lotów służbowych, w czasie którego ukończył właśnie 500.000 km. powietrznych.

Podkreślić się godzi, że nieefektowna nazewnątrz praca mechaników lotniczych jest nadzwyczaj ważna dla naszej komunikacji powietrznej, gdyż na niej opiera ona w poważnej mierze osiągane pełne bezpieczeństwo i wysoką regularność.

Z ODDZIAŁU III-GO PARK I PUŁKU LOTNICZEGO NA OKĘCIU

W dniu 19 stycznia rb. w Stołówce Parku I Pułku Lotniczego na Okęciu odbyło się zwyczajne zebranie członków Oddziału III-go miejscowego Związku, na którem poruszono sprawę opodatkowania się członków Oddziału na rzecz Turnieju Lotniczego w roku 1936. po 50 gr. przez przeciąg 6 miesięcy, opodatkowania się na rzecz bibljoteki po 20 gr. miesięcznie i opodatkowania się na rzecz Sekcji Sportowej po 30 gr. miesięcznie, co przez obecnych zostało jednogłośnie przyjęte.

Pozatem poruszono sprawę kąpieli dla pracowników i zbierania składek członkowskich. Przyczem stwierdzono, że dzięki dużemu nakładowi pracy i poświęceniu ze strony obecnego Zarządu Oddziału, Oddział rozwija się pomyślnie, a stan członków stale wzrasta. Podkreślić przytem należy przychylne ustosunkowanie się Kierownika Warsztatów Pana por. Jaworskiego do Związku i zainteresowanie się pracą, dążeniami do polepszenia bytu pracowników i ideami Związku.

Z ODDZIAŁU IV-go — FABRYKA POMOCNICZA DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO STEINHAGEN I STRANSKY.

W dniu 17 i 18 stycznia rb. w IV-ym Oddziale Warszawskim Związku, przy fabryce pomoc dla przemysłu lotniczego i samoch. „Steinhagen i Stransky" odbyły się wybory nowego Zarządu Oddziału i Komisji Rewizyjnej.

Do Zarządu Oddziału zostali wybrani koledzy:
Nowinkow Aleksander — prezes.
Głowacki Stefan — wiceprezes.
Maciurzyński Eugenjusz — sekretarz.

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani koledzy:
Reszke Zygmunt — przewodniczący.
Łopata Jan — członek Komisji.
Łokietek Władysław — członek Komisji.

Na referenta kulturalno - oświatowego powołano kol. Reszke Zygmunta.

Nowym władzom Oddziału życzymy owocnej pracy dla dobra Związku i Jego członków.

Z ODDZIAŁU V-go — WARSZTATY LOTNICZE NA OKĘCIU.

W dniu 16 grudnia 1934 roku odbyło się Walne Zebranie członków oddziału V-go miejscowego przy Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu na którem wybrano nowe władze oddziału w osobach: Prezes Oddziału — kol. Zalewski Henryk, sekretarz — kol. Wypych Piotr, skarbnik — kol. Materko Bolesław, członek zarządu — kol. Skura Władysław i Zielonka Grzegorz.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Przewodniczący kol. Giota Aleksander, członkowie kol. kol. Konatkiewicz Leon i Polak Jerzy.

Nowemu Zarządowi Oddziału i Komisji Rewizyjnej, Zarząd Główny składa życzenia owocnej pracy dla dobra Związku i jego członków.

Z ODDZIAŁU POZNAŃSKIEGO.

Skreśleni z listy członków Związku z powodu nieopłacania składek członkowskich:

1) Polcyn Wacław
2) Stürmer Juljan
3) Gąska Andrzej
4) Pawlak Andrzej

Oddz. III-ci Park I pułku lotniczego.

1) Tchórz Franciszek
2) Figielski Jan
3) Kossowski Roman
4) Kuć Henryk
5) Materski Marjan
6) Dobosz Barbara

Z ODDZIAŁU TORUŃSKIEGO.

Zarząd Oddziału Toruńskiego zakomunikował Zarządowi Głównemu, że Związek Pracodawców na województwo Pomorskie i Poznańskie zamierza obniżyć pobory na podległych terenach pracy. Związek Pracodawców motywuje swoje zamierzenia tem, że w wschodnich dzielnicach Państwa są znacznie mniejsze zarobki, aniżeli w zachodnich. Motywy te jednak są bezpodstawne. Chociaż w. w. Związek Pracodawców nie ma bezpośredniego wpływu na nasze placówki. Zarząd Główny przedsięwziął akcję zapobiegawczą. W następnym numerze „Pracownika Lotnictwa" akcja ta będzie obszerniej omówiona.

Gwiazdka dla dzieci pracowników parku 4 p. Lotniczego

Dnia 29. XII. 34. w sali „Tivoli" przy ulicy Bydgoskiej odbyła się gwiazdka dla dzieci pracowników cywilnych Parku 4. p. Lotniczego.

Tradycyjnym zwyczajem od lat 5-ciu z inicjatywy Komendanta Parku p. kpt. pil. A. Dubrowskiego corocznie odbywa się gwiazdka z coraz to świetniejszym wynikiem.

Wykonanie programu tegorocznej Gwiazdki było następujące:

Deklamacja p. t. „Przysięga"

Obrazek sceniczny „Zasadzka" odegrały dzieci.

Przybycie Św. Mikołaja i rozdanie upominków 150 dzieciom. Zależnie od wieku i zanteresowań, dzieci zostały obdarzone lalkami, klockami drewnianemi, samochodami, łakociami w torebkach i książkami z dedykacją, podpisaną przez Komendanta Parku.

Po rozdaniu upominków przy dźwiękach muzyki rozpoczęta się zabawa dla dzieci, w trakcie której dzieci brały żywy udział w loterji, wygrywając czekoladę „Sucharda". Następnie zespół dzieci odegrał obrazek sceniczny p. t. „Dary Nowego Roku". Pięknie odtworzona myśl przewodnia tego obrazka była prawdziwą ucztą dla wszystkich obecnych.

Naskutek nastroju, jaki zapanował w wyniku przebiegu uroczystości rozentuzjazmowane dzieci i ich rodzice okrzykiem niech żyje — dziękowali Komendan-



Gwiazdka w parku 4 P. Lotniczego.



Rozdawanie podarków dzieciom pracowników 4 p. Lotniczego.

towi Parku: jedne za radosne chwile, spędzone w gronie swych małych rówieśników, drudzy za stworzenie tej serdecznej atmosfery w dorocznym spotkaniu się wszystkich, jaka na cały rok pozostawia najlepsze wspomnienia i jaka jest najistotniejzym objawem tego faktu realnego, który nosi miano Rodziny Parkowej.

Po zabawie dzieci o godz. 21. rozpoczęła się zabawa taneczna starszych. W miłym nastroju zabawa przeciągnęła się do rana.

Z ODDZIAŁU LIDZKIEGO.

Dzięki inicjatywie Zarządu Oddziału Lida, na terenie Oddziału powołano do życia sekcję muzyczną składającą się z 15 osób (część instrumentów stanowi własność niektórych kolegów, reszta została zakupiona przez Zarząd Oddziału). Lekcje odbywają się co drugi dzień. Na gospodarza tej sekcji powołano kol. Kroczkę.

Pozatem została zorganizowana sekcja bokserska prowadzona pod kierunkiem kol. S. Paprockiego i kol. Szewczyka. Sekcja ta jest już w pełnem przy-

gotowaniu do wystąpień na zewnątrz, a pierwszym jej krokiem było wystąpienie na ringu Wileńskim, gdzie rozegrała mecz z bardziej przygotowanym i doświadczonym od siebie przeciwnikiem W. K. S. i na nieznanym dla siebie terenie, co przy wystąpieniach, a zwłaszcza pierwszych wpływa ujemnie na samopoczucie i inicjatywę zawodników. Mimo to zawodnicy Związkowi zdobyli jedno pierwsze miejsce i jedno trzecie miejsce. Poszczególne wyniki były następujące:

W wadze ciężkiej kol. Czerep pokonał Polakowa (WKS).

W wadze półciężkiej kol. Szewczyk walczył z Czotem (WKS), jednak z powodu stronniczości i nieumiejętności sędziowania, zwycięstwo przyznano Czotowi, przeciw czemu założono protest.

W wadze lekkiej zdobył zwycięstwo na punkty kol. Janusz.

Kol. Dąbrowski został pokonany przez starego boksera i wielokrotnego mistrza, walczącego nawet o mistrzostwo polski Judyka — pseudonim (Strzelec).

Kierownictwo Sekcji Bokserskiej projektuje po odpowiedniej zaprawie zawodników urządzenie meczu na swoim ringu w Lidzie.

Sekcja Narciarsko-łyżwiarska jest obecnie w stadjum organizacji, a Zarząd Oddziału poczynił już kroki na zakup odpowiedniego sprzętu i jej uruchomienie.

Sekcja Szybownictwa praktyczne szkolenie będzie przechodzić na wiosnę. Obecnie odbywa się szkolenie teoretyczne na podstawie opracowanego programu kilkutygodniowych kursów wieczornych, poświęconych wyłącznie lotom sportowym. Organizatorem i wykładowcą tej sekcji jest honorowy prezes Oddziału kol. inż. M. Bohatyrew, którego niestrudzona praca i poświęcenie specjalnie zasługuje na podkreślenie.

Wszystkim wyżej omówionym sekcjom, życzymy jaknajwiększego powodzenia w ich poczynaniach i rozwoju dla podniesienia dobra i znaczenia Związku.

Z ODDZIAŁU LUBELSKIEGO.

Członkowie Oddziału Lubelskiego powzięli na Walnem Zebraniu szereg uchwał i postulatów w sprawie Ubezpieczeń Społecznych. W związku z tem Zarząd Główny wystosował memorjał do Pana Ministra Opieki Społecznej, w którym zostały omówione i uzasadnione najistotniejsze dezyderaty, dotyczące reorganizacji Ubezpieczeń Społecznych. Do sprawy tej powrócimy jeszcze w następnych numerach „Pracownika Lotnictwa".

Z ODDZIAŁU BIAŁA PODLASKA.

W dniu 24 lutego b. r. odbyło się Walne zebranie członków Oddziału, na którem zostały wybrane nowe władze Oddziału.

Dnia 6 marca b. r. odbyło się wspólne posiedzenie starego i nowego zarządu.

Posiedzenie zagaił w krótkiem przemówieniu kol. Karwowski, określił pracę ustępującego Zarządu o wysiłku w poczynaniach niektórych, które zostały wprawdzie nie w całej pełni przeprowadzone, jednak rezultaty są, praca ustępującego Zarządu była ciężka, bo objął po poprzednim Zarządzie długi, chaos i niewiarę u pracowników, jednak po wysiłkach, trudności usunięto i zaufanie zdobyto. Kończąc swe krótkie przemówienie, życzył owocnej pracy w dalszych poczynaniach nowo mającemu być wybranemu Zarządowi.

p. I) przystąpiono do podziału prac poszczególnym członkom:

1) Prezes — Suchecki Władysław całokształt spraw Związku,
2) I vice-prez. — Maik Eugenjusz ogólno-administracyjne.
3) II vice-prez. — Domański Stan. praca, kult. oświat. i prasa,
4) sekretarz: Prause Stan.,
5) skarbnik: Walczak Kazim.,
6) gospodarz: Kiryluk Wład., pomoc. II vice-prez. w ref. prasowym,
7) Wydz. pracy i higjeny: Szyszkowski Józef,
8) ref. sportowy: Bigosz Ludwik,
9) zastępca: Koryciński Edward,
10) zastępca: Gala Juljan.

Szczegółowe sprawozdanie z prac Oddziału za 1934 rok będzie podane oddzielnie.

Z ODDZIAŁU DĘBLIŃSKIEGO.

Prezes Oddziału kol. Bielik Jan złożył swój mandat z powodu złego stanu zdrowia.

Obowiązki prezesa objął I-szy wiceprezes kol. Tkaczyk Franciszek.

Również ustąpił z Zarządu sekretarza kol. Traczyk Walenty, a na jego miejsce został powołany kol. Bielski Eugenjusz.

Ś. ✝ P.

BORUCZKOWSKI JAN

członek Z. Z. P. Lotnictwa w Polsce

zmarł dnia 9 marca 1935 roku, w Poznaniu — Starołęce przeżywszy lat 50.

W Zmarłym tracimy zacnego kolegę i długoletniego członka Związku.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI.

Zarząd Odziału Poznań.

HIGJENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W POLSKIEJ FABRYCE

Na tle nieszczególnych naogół warunków higjeny i bezpieczeństwa pracy w przemyśle polskim, dość wyraźnym kontrastem odbija się akcja opieki społecznej i zdrowotnej nad robotnikami, zatrudnionymi w Wojskowym Zakładzie Pirotechnicznym w Rembertowie. O akcji tej i jej wynikach informuje dr. B. Muszkatblat w „Warszawskiem Czasopiśmie Lekarskiem".

Od chwili przejęcia fabryki w 1933 r. przez wojskowość zapoczątkowano racjonalną opiekę zdrowotną nad zatrudnionymi w fabryce robotnikami. Akcja ta miała na celu podniesienie stanu zdrowia robotników

przez poprawę warunków pracy i właściwą jej organizację oraz zwalczanie nieszczęśliwych wypadków pracy, pochłaniających tyle niepotrzebnych ofiar i przysparzających społeczeństwu tylu kalek.

Pierwszym etapem tej akcji było utworzenie stanowiska lekarza fabrycznego, higjenisty, który ma za zadanie zapobieganie chorobom zawodowym i niesienie pomocy w wypadkach przy pracy. Lekarzowi temu polecono gruntownie zbadać stan zdrowia całej załogi robotniczej oraz wspólnie z technikami — warunki pracy i na podstawie wyników tych badań zorganizować pracę tak, aby jaknajskuteczniej zabezpieczyć każdego robotnika przed nieszczęśliwemi wypadkami i chorobami zawodowemi, fabrykę zaś uchronić przed stratami.

Reorganizacja ta trwała 6 miesięcy; brali w niej udział, oprcz lekarza, kierownicy poszczególnych działów fabryki, kierownik inspekcji fabrycznej oraz zastępca kierownika stacji doświadczalnej. Była to więc cała komisja higjeny i bezpieczeństwa pracy. Po dokładnem przedyskutowaniu planu organizacji pracy wydano odpowiednie zarządzenia.

W obecnej chwili organizacja opieki zdrowotnej nad robotnikami przedstawia się następująco: każdy robotnik przed przyjęciem podlega badaniu lekarskiemu w celu określenia, do jakiego rodzaju pracy nadaje się on najlepiej.

Co pewien czas każdy robotnik poddawany jest badaniu kontrolnemu, aby sprawdzić, czy odpowiada mu nadal dany rodzaj pracy. W razie wyniku ujemnego przenosi go się do innego działu pracy, względnie leczy się zapobiegawczo, w pierwszym okresie choroby, zanim cierpienie wybuchnie z całą siłą.

Praca w niektórych oddziałach obfituje w niebezpieczeństwa, których usunąć się nie da, np. nie do uniknięcia bywa stykanie się z substancjami trującemi. Lekarz fabryczny obmyśla środki ochronne i zapobiegawcze przed działaniem tych jadów, nakazuje noszenie ubrań ochronnych, rękawic, masek, okularów i t. p. Oprócz tego dba o stan zdrowotny wszystkich pomieszczeń fabrycznych, o dobrą wentylację, oświetlenie, o czystość i t. d.

Do zadań lekarza należy wreszcie propaganda higjeny wśród robotników. Co tydzień wygłasza on pogadankę na tematy aktualne, uświadamia robotników o grożących im niebezpieczeństwach i konieczności ochrony zdrowia, wywiesza w miejscach niebezpiecznych plakaty ostrzegawcze i t. p.

Oprócz tej działalności, związanej ściśle z higjeną pracy, zorganizowano na terenie Wojskowych Zakładów Pirotechnicznych opiekę nad matką i dzieckiem, kuchnię fabryczną i kursy ratownictwa. Cała ta akcja, chociaż trwa niedługo, przyczyniła się do podniesienia stanu zdrowia robotnika, jego stanu fizycznego i samopoczucia moralnego oraz do udoskonalenia metod pracy i zwiększenia jej wydajności. Poważne zyski odniosły więc obie strony: robotnik i fabryka.

Oby ten przykład stał się impulsem dla całego przemysłu polskiego do organizowania służby higjeny i bezpieczeństwa pracy i utworzenia stanowisk lekarzy fabrycznych, będących niezbędnym czynnikiem zapoczątkowania tej doniosłej kulturalnie i gospodarczo akcji.

DONIOSŁA KONFERENCJA LEKARZY W SPRAWIE HIGJENY PRACY W POLSCE

Codzień przez szpalty dzienników i czasopism dochodzą nas echa fatalnych warunków zdrowotnych pracy w fabrykach i w większych warsztatach pracy, w jakich zarabiać musi na chleb ludność robotnicza Polski. Oto niedawno w Warszawie zatruło się kilkanaście robotnic gazem przy produkcji bateryj kieszonkowych. Pamiętamy wszyscy wielkie katastrofy, jak runięcie rusztowania przy budowie kościoła w Katowicach, jak pożar fabryki tkackiej M. W. w Łodzi w marcu r. ub., kiedy to spaliły się żywcem trzy osoby, a przeszło dwadzieścia doznało poparzeń, czyniących je na czas długi kalekami; przeżyliśmy kilka większych wypadków w górnictwie na Śląsku i kilka większych katastrof budowlanych w Warszawie i innych miastach Polski.

Oto ponury obraz naszych stosunków pracy.

Niestety, jest to obraz bardzo niepełny. Brak w nim tych licznych wypadków przy pracy, które nie były dość krwawe i liczebne, aby mogły dostąpić zaszczytu wzmianki kronikarskiej. I brak w tem pobieżnem zestawieniu jednej z największych pozycji strat: a mianowicie, tej sumy zdrowia, którą dzień po dniu traci ludność robotnicza wskutek braku higjeny pracy.

Praca w Polsce odbywa się w większości fabryk w pomieszczeniach dusznych, ciasnych i ciemnych. Pracuje się w pyle, brudzie i nieporządku. Brak jest najbardziej elementarnych środków ochronnych przed gazami, pyłem i trującemi substancjami chemicznemi. Warunki bezpieczeństwa urągają wszelkim przepisom. W wypadkach przy pracy najczęściej nie ma kto udzielić pierwszej pomocy, bo brak jest osoby fachowaj do opatrywania ran, brak też często skrzynki ratunkowej z opatrunkami. Wskutek takich zaniedbań najdrobniejsze okaleczenia często kończą się tragicznie — pociągają za sobą konieczność amputacyj i trwałe kalectwa. Przemysł nasz nie docenia wielkiej roli, jaką mają dobre warunki pracy, już nietylko dla zdrowia i życia robotnika, ale także i dla wydajności jego pracy.

Wskutek tych stosunków ponosi olbrzymie straty zarówno ludność robotnicza sama, jak społeczeństwo, gospodarka narodowa i produkcja. Jest to karygodne marnotrawienie zdrowia ludzkiego — jedynej trwałej podstawy narodu.

Instytut Spraw Społecznych w Warszawie zamierza zwołać specjalną konferencję lekarzy w sprawie higjeny pracy w Polsce. Ma się ona odbyć w marcu 1935 r. Poświęcona ma być konieczności utworzenia stanowisk lekarzy fabrycznych, jako pierwszego kroku na drodze do organizowania służby higjeny i bezpieczeństwa pracy na terenie fabryk i większych warsztatów pracy. Inicjatywa ta zasługuje na jaknajgorętsze poparcie ze strony całego społeczeństwa.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.